



Fotos: Michael Blumenstein

Das EQE SUV startet als 300er bei 70.150 Euro. Der von uns gefahrene 350 4Matic mit ebenfalls 292 PS kostet mindestens 75.250 Euro.

Teuer, luxuriös, gut

Der Mercedes EQE SUV 350 4Matic ist Mercedes' Antwort auf die Frage, wie ein Langstrecken-E-SUV auszusehen hat. Wir fragen aber noch etwas mehr als nur das.

Mit dem EQE SUV hatte Mercedes rund fünf Monate das getan, was asiatische Hersteller und Tesla schon tun: Freie Ausstattungswahl einschränken, Komplikationen verringern, um schneller ihre Kunden bedienen zu können. Dass das Produktionsprozesse und teure Optionsvielfalt minimiert, wird leise auf Nachfrage erwähnt. So lautete der Slogan von Mercedes zum Marktstart des EQE SUV im Mai 2023: „Noch schneller zum Traumauto: Vorkonfigurierte Modelle des EQE SUV verfügbar“. Selbst konfigurieren war nicht vorgesehen. Der Preis für den von uns gefahrenen 350 4Matic liegt bei rund 103.000 Euro – netto.

War es nicht immer das Größte bei der Fahrzeugbestellung, sein eigenes Modell zu kreieren? Bei einem günstigen Fahrzeug, für das es per se wenige Optionen gibt, leuchtet die Angebotsminimierung ein: Basislinie, mittlere Ausstattungslinie, Top-Ausstattung – fertig. Tesla ist radikal in seiner Logistik- und Vertriebs-effizienz: Fast alles ist immer drin. Aber Mercedes? Das „Traumauto“ von Mercedes, das EQE SUV, kostet als 300er mindestens 70.150 Euro. Das EQE SUV 350 4Matic fängt bei 75.630 Euro an. Erst seit Mitte September ist der Stromer frei konfigurierbar.

Mit seiner Gesamtlänge von 4,86 Metern streckt sich das EQE SUV auf die Größe eines Peugeot 508 und ist damit eigentlich

sozialkompatibel. Dennoch wirkt der Stromer massig, was vor allem an der Breite von 1,94 Metern liegt. Mit Außenspiegel dehnt er sich auf 2,14 Meter aus. Okay, einige werden jetzt sagen, dass ein VW T7 mit Spiegeln 2,25 Meter breit ist. Richtig. Und? Auch mit dem ist es eine Last, durch Städte zu fahren und in Autobahn-Baustellen sind sie meist hinter Lkw zu finden – denn auf der linken Spur endet die Erlaubnis meist bei zwei Metern.

2,6 Tonnen

Das Leergewicht des Mercedes von mindestens 2.600 Kilogramm gehört auch eher in die Transporter-Welt, ist aber Standard bei großen E-Fahrzeugen. Und dass man ein Trumm bewegt, merkt man jederzeit. Die Fahre schiebt, drückt und wankt beim Bremsen, in Kurven und bei schnellen Autobahnbiegungen. Macht aber nichts, denn dafür lässt sich das SUV im Komfort-Modus der optional erhältlichen Luftfederung selbst mit 21-Zoll-Rädern sehr komfortabel bewegen. 515 Kilogramm Zuladung dürfen noch rein und sollten für die meisten Belange ausreichen. Dann jedoch ist man mit einem 3,1-Tonner unterwegs, der 1,8 Tonnen an den Haken nehmen darf – sofern die Anhängerkuppelung (840 Euro) konfiguriert wurde.

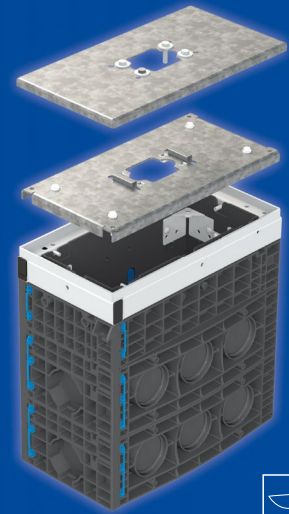
513 Kilometer soll der EQE SUV 350 mit Allradantrieb mit seinem netto 89 kWh großen Akku kommen. 20 kWh Verbrauch gibt Mercedes als WLTP-Wert an – den haben wir erreicht. Wer häufiger auf der Autobahn unterwegs ist – da passt das EQE SUV perfekt hin –, wird eher bei gut 25 kWh landen. Vorausgesetzt, man überschreitet die Richtgeschwindigkeit nicht. Sein Vorteil: Trotz massiger Stirnfläche hat das SUV im Bestfall einen cw-Wert von 0,25.

Wer nachladen muss, kann das mit maximal 170 kW in den HPC-Ladeparks tun – inklusive Vorkonditionierung beim Nutzen des serienmäßigen Navis zum DC-Ladepunkt. Das klappt gut, wenngleich es ein



AMG-Line Advanced Plus kostet hier mindestens 7.055 Euro extra.

Kunststofffundamente für Ladesäulen und Wallbox-Stelen!



Kunststofffundament EK980



EK980 von Langmatz

- ▲ Zukunftssichere Parkplatzgestaltung
- ▲ Adapterplatten für sämtliche gängige Säulenmodelle
- ▲ Variable Sollbruchstellen für die Kabeleinführungen
- ▲ Reduzierte Tiefbaukosten

Details finden Sie auf unserer Webseite oder rufen Sie uns an. +49.8821 920-0

www.langmatz.de



1



2



3



4



5



6



7



8

1 Das Panorama-Schiebedach lässt sich per Sprache und mit dem Dach-Slider bedienen. 2 Große Glanzflächen bedingen viel Putzarbeit. Die Bedienlogik ist gut, dennoch sind die Menüs verschachtelt. 3 Das Kombiinstrument kan auch einen 3D-Effekt darstellen. 4 Multikontursitze vorn gibt es für 1.460 Euro, inklusive Sitzklimatisierung, Massage und anpassbarer Sitzwangen – Langstreckenkomfort gewährleistet. 5 Das Platzangebot auf der Rückbank erfüllt gehobenen Ansprüchen. Der Sitzkomfort ist indes „nur“ gut. Heller Teppich ist gewagt. 6 Das Sichtschutzrolle öffnet nicht automatisch. 7 Damit man immer weiß, bei wem man einsteigt ... 8 Burmester heißt der Hersteller des sehr feinen Soundsystems. Die Bedienlogik der elektrisch verstellbaren Sitze ist unerreicht gut.

BMW i4 spür- und messbar besser macht. Beide besitzen das 400-Volt-Bordnetz. Mal sehen, wann auch bei den deutschen Mittelklassemodellen 800-Volt-Technik einsetzt – es wird Zeit. So haben wir von 23 bis 85 Prozent State of Charge (SoC) einen Mittelwert von 110 kW erreicht und in 28 Minuten 52 kWh gezogen (Alpitronic-HPC). Bei einer anderen Ladung (ABB-Lader) hatten wir bei 80 Prozent SoC noch 92 kW Ladeleistung. 170 kW Startleistung gab es

immer für einige Minuten. Ein guter Wert. Für ein Highend-Fahrzeug aber nicht gut genug. Aus unserer Sicht wichtig: die 22-kW-AC-Ladmöglichkeit (ab 1.000 Euro). Sie verkürzt die Ladezeit an öffentlichen AC-Säulen um die Hälfte.

Dass der 350 4Matic 292 PS besitzt, von denen 184 als Dauerleistung im Fahrzeugschein angegeben werden und man auf 765 Newtonmeter Drehmoment zurückgreifen kann, ist schön. Doch damit fühlt



Mercedes-Benz EQE SUV 350 4Matic

Testwagenpreis: 103.340 € (netto)
 PSM-E-Motoren an Vorder- und Hinterachse | 214 kW/292 PS | 765 Nm
 210 km/h | 6,6 s | **WLTP-Verbrauch:**
 20 kWh/100 km | **Reichweite:** 538 km
 400 Volt | **Batteriekapazität:** 89 kWh
 4.863 x 1.940 x 1.685 mm
Kofferraum: 520–1.675 Liter
HK: 21 | **VK:** 29 | **TK:** 29
Garantie: 2 Jahre aufs Fahrzeug |
 10 Jahre/250.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

sich der Panzer keineswegs übermotorisiert an, eher adäquat. 6,6 Sekunden für den Standardsprint und 210 km/h Topspeed sind Makulatur. Eine gute Reisegeschwindigkeit lautet nach unserer Erfahrung 150 km/h. Man kommt schnell voran, hat kaum Bremsmanöver, der Verbrauch bleibt mit gut 30 kWh im Rahmen und dank Akustikverglasung ist es innen sehr leise.

Den Chauffeur interessiert aber auch, dass man im Verkehrsgetümmel niemanden und nichts übersieht. Dazu gibt es sämtliche Assistenten, die das Fahren mit einem unübersichtlichen Fahrzeug sicherer machen sollen. So sind die A-Säulen dermaßen massiv, dass Markenbotschafter Arnold Schwarzenegger mittlerweile vielleicht irritiert auf seine im Vergleich dünnen Oberarme schauen würde.

Zurück zur Technik: Die Allradlenkung ist ein Glanzlicht. Sie verkleinert den Wendekreis von 12,3 auf 10,5 Meter. Mercedes schafft das mit dem um bis zu zehn Grad in entgegengesetzte Richtung drehenden Hinterrädern. Enge Abbiegungen werden souverän gemeistert, Kopfwenden auf der Straße sind oft möglich. Doch die Option bedingt weitere Extras im Wert von gut 4.000 Euro.

Luxuriös wie die Aufpreispolitik ist der Passagierraum – vor allem in der hellen Innenausstattung. Die darf man im Winter eigentlich nicht betreten – die Folgen sind

nachhaltig sichtbar, wobei sich nachhaltig nur auf die Zeitperiode bezieht. Man könnte auch dauerhaft schreiben.

Nicht so fein sind indes der Display-Wahn und der großzügige Einsatz von Klavierlack. So sieht das Cockpit bereits nach einem Tag aus, als hätte man wochenlang nicht Staub gewischt und zudem seine Fettfinger überall platziert. Ein Mikrofasertuch legt Mercedes gleich bei, Bestellnummer: A000986500064, rund acht Euro pro Tuch, putzt wirklich exzellent – kein Witz. Putzteufel können ihren Fetisch noch besser ausleben, wenn sie den Hyper-Screen bestellen. Das ist der dreiteilige Monitor, der bis hinüber zum Beifahrer reicht. Kostenpunkt: lächerliche 7.200 Euro.

Von der Bedienfreundlichkeit und der Tiefe der Menüstruktur wollen wir nicht sprechen. Wer den Spurhalteassistenten deaktivieren möchte, muss das nach jedem Neustart machen, Euro-NCAP lässt grüßen; und das bedingt fünfmaliges Touchen und dauerhaftes Hinsehen – der Shortcut „verkürzt“ es auf vier Aktionen, was auch immer daran kurz sein soll – hingucken muss man ebenfalls. Besser gelöst ist das Deaktivieren des Warntons beim Übertreten des Speedlimits, das gelingt mit langem Druck auf den Lautstärke-Slider am Lenkrad. Und wer jetzt meint: „Halt dich ans Tempolimit!“, hat vollkommen recht, hat aber die Rechnung ohne die Verkehrsschilderkennung gemacht, die ebenso gut funktioniert wie bei anderen – oder ebenso weniger gut.

Sehr viele Dinge lassen sich per Sprachbedienung regeln: Innenleuchte an, aus, Sonderzieleingabe ins Navi, Massagesitz etc. Geht es an die Assistenten, ist das jedoch nicht möglich – Euro-NCAP ... Sie wissen schon. Die Reaktionsschnelligkeit des 12,8-Zoll-Displays dürfte mit der Luxusbrille betrachtet flinker funktionieren. Ab und an stottert das System und man tippt doppelt – Ungeduldige zumindest.

Geschmeidig und geräumig

Die Ledersitze sind sehr geschmeidig, komfortabel und vielfach verstellbar. Was jedoch fehlt: Haltegriffe an den Dachholmen. Hinten ist der Platz beachtlich – und mehr benötigt wohl niemand. Ganz hinten passen stets 520 Liter Gepäck rein. Dass beim Öffnen des Kofferraums (elektrisch)

das Sichtschutzrolle nicht mit nach oben schwingt, ist bei einem Auto jenseits der 70.000-Euro-Marke geizig. Oder schwäbisch. Dabei wird das EQE SUV in den USA (Tuscaloosa) produziert.

Luxus eben

75.250 Euro werden für einen EQE SUV 350 4Matic fällig, für den Testwagen ruft Mercedes 103.000 Euro auf. Die Ausstattung Edition Electric Art Premium für 7.070 Euro hat den größten Anteil bei den Extras. Inkludiert sind dann das Burmester-Soundsystem (top), kabelloses Handy- und 22-kW-AC-Laden (top), Panoramaschiebedach, Digital Light und auch das Fahrassistenz-Paket Plus. Dessen Bestandteile wie ACC, Spur-, Lenkassistent und Presafe funktionieren zwar im Vergleich zu anderen besser, aber auch sie sind nach wie vor nicht gut. Im Staubetrieb agiert der ACC zu aggressiv mit viel Power beim Beschleunigen und darauffolgenden starken Bremsungen – das kann MI (Menschliche Intelligenz) deutlich besser – sofern diese nicht vom Smartphone abgelenkt ist.

Wer mit spitzem Bleistift rechnet, könnte sich mit dem EQE SUV 350+ arrangieren. Der hat „nur“ Heckantrieb, kommt aber am weitesten. Extras? Lenkradheizung im Paket „Electric Art Advanced“ für 2.925 Euro, Trennnetz (110 Euro), Luftfederung (1.750 Euro) und 22-kW-Laden (1.100 Euro) – so landet man bei 81.000 Euro netto. Da fehlt nur die Allradlenkung (1.300 Euro), die es ausschließlich in Verbindung mit Paketen gibt und die kosten 9.310 Euro. Luxus eben – auch bei den Paketen. *mb*



Mercedes will das Image vom automobilen Luxusanbieter weiterhin festigen.



Neue Leistungen für noch mehr Schutz

Preisdruck ist ein schlechter Ratgeber. Schauen Sie in bewegten Zeiten wie jetzt lieber zwei Mal hin, bevor Sie sich für eine Versicherung für Ihre Flotte entscheiden. Die Allianz hat ihre Leistungen betont kundenorientiert erweitert.

Trotz Pandemie, Inflation und Ukraine-Krieg tritt die Allianz Flottenkunden mit fairen Konditionen gegenüber. Mit Sonderkonditionen und Flottenlösungen nach Maß gewinnen Sie Flexibilität und Sicherheit für Ihr Unternehmen. Seit Oktober profitieren Sie zudem von erweiterten Leistungen. In der Kaskoversicherung hat die Allianz die Neupreisschädigung zum Beispiel im Totalschadenfall von 18 auf 24 Monate verlängert. Auch wichtig: Bei Überspannungsschäden durch Gewitter sowie Folgeschäden durch Tierbiss oder Kurzschluss gilt in der Teilkaskoversicherung keine Entschädigungsgrenze mehr. Mitversichert gegen sämtliche Schäden sind nun auch Ladekabel und Ladekarte. Bei den Schutzbriefleistungen gibt es ab sofort keine Beschränkung für die Pannenhilfe und das Abschleppen, sofern dies durch die Allianz organisiert wird. Für fünf Übernachtungen sind im Pannfall die Kosten gedeckt.

Bemerkenswert ist auch die Absicherung von Eigenschäden bis zu einem Betrag von 100.000 Euro in der Haftpflicht. Angefallene Kosten für eine Zustandsdiagnostik des Akkus zur Überprüfung der Reparaturfähigkeit werden in voller Höhe übernommen. Ist der Akku noch reparabel, dann begleicht die Allianz die angefallenen Kosten für den Ausbau beziehungsweise für das Verbringen zur nächstgelegenen Rücknahmestelle. Lässt sich der Akku nicht mehr reparieren, dann deckt die Allianz auch dessen Entsorgungskosten. Die Leistungen der Vollkasko umfassen neben einer Allgefahrendeckung (nur Verschleiß, Alterung oder Konstruktionsfehler stellen kein versichertes Schadenereignis dar) auch Schäden an der eigenen, fest installierten Ladestation (sowohl Wallbox als auch Induktionsplatte) durch Vandalismus oder Fehlbedienung beim Laden des Fahrzeugs oder aufgrund eines Fahrzeugfehlers.

Stark unter Strom

Beim Kauf von Elektroautos zeigen sich die Kunden in der Regel gut über das Fahrzeug und die Ladethematik informiert. Während sie dies im Blick haben, stellt die Versicherung von E-Fahrzeugen für sie weitgehend ein unbeschriebenes Blatt dar. Dabei ist die Suche nach der richtigen Versicherung einfach und das Ergebnis vielversprechend. Mit wenigen Klicks findet der User auf www.allianz.de/elektro-firmenwagen zur Versicherung von Elektroflotten und trifft dort auf attraktive Vergünstigungen. Bis zu 30 Prozent Nachlass gewährt die Allianz beim Umstellen des Fuhrparks auf reine Elektrofahrzeuge. Hilfestellung leistet die Allianz beim Beantragen der THG-Prämie, der Kunde kann bei berechtigten Pkw 260 Euro einstreichen, bei E-Nutzfahrzeugen 380 Euro und bei E-Bussen sogar 9.000 Euro! Dafür müssen Sie nicht einmal Allianz-Kunde sein. Ein Wallbox- und Installations-Service für das Firmengelände und die Dienstwagennutzer rundet das Elektro-Engagement der Allianz ab. Kooperationspartner für das Angebot mit exklusiven Allianz Konditionen ist E.ON Drive.

